

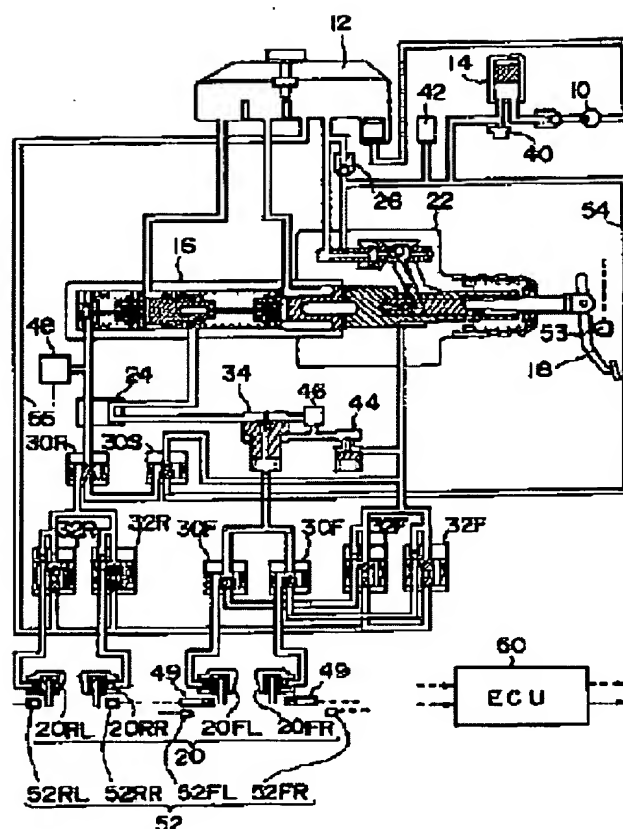
## HYDRAULIC PRESSURE CONTROL DEVICE FOR VEHICLE BRAKE

**Patent number:** JP9221013  
**Publication date:** 1997-08-26  
**Inventor:** SHIMIZU SATOSHI  
**Applicant:** TOYOTA MOTOR CORP  
**Classification:**  
 - international: B60T8/00  
 - european:  
**Application number:** JP19960031745 19960220  
**Priority number(s):**

### Abstract of JP9221013

**PROBLEM TO BE SOLVED:** To perform an effective restriction of brake sound by a method wherein a distribution of brake hydraulic pressure at each of front wheel and rear wheel is changed in response to a sensing signal of sensing a brake sound.

**SOLUTION:** A master cylinder hydraulic pressure sensor 48 may output a hydraulic pressure signal generated by a master cylinder 16. A brake sound sensor 49 arranged at each of front wheel cylinders 20FL, 20FR may detect a brake sound and output a sensing signal. An electronic control device 50 may receive an output of a vehicle wheel speed sensor 52 or an output of a brake switch and an output of a brake sound sensor 49. When it is judged that the brake sound is generated, the control device properly drives either a changing-over solenoid valve 30 or a control solenoid valve 32, reduces hydraulic pressures in the front wheel cylinders 20FL, 20FR in response to the hydraulic pressure signal of the master cylinder hydraulic pressure sensor 48, increases the hydraulic pressures of the rear wheel cylinders 20RL, 20RR so as to keep a total braking force as it is. With such an arrangement as above, it is possible to perform an effective control against the brake sound.



Data supplied from the esp@cenet database - Worldwide

(19) 日本国特許庁 (J P)

(12) 公開特許公報 (A)

(11) 特許出願公開番号

特開平9-221013

(43) 公開日 平成9年(1997)8月26日

(51) Int. Cl. <sup>6</sup>  
B60T 8/00

識別記号

F I  
B60T 8/00

Z

審査請求 未請求 請求項の数2 O L (全7頁)

(21) 出願番号 特願平8-31745

(22) 出願日 平成8年(1996)2月20日

(71) 出願人 000003207

トヨタ自動車株式会社  
愛知県豊田市トヨタ町1番地

(72) 発明者 清水 聡

愛知県豊田市トヨタ町1番地 トヨタ自動車株式会社内

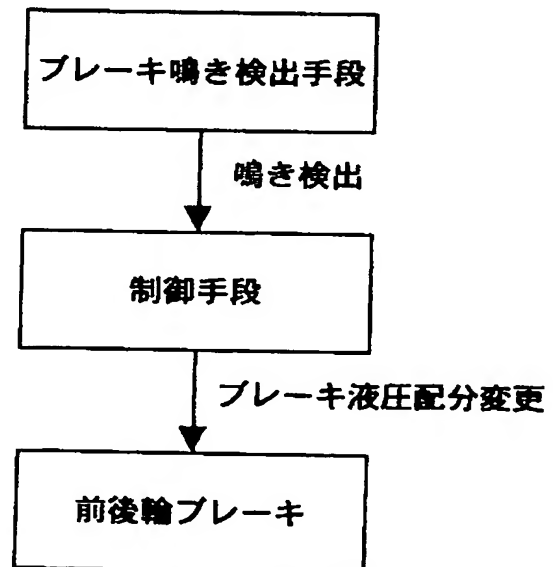
(74) 代理人 弁理士 牧野 剛博 (外2名)

(54) 【発明の名称】 車両用ブレーキ液圧制御装置

(57) 【要約】

【課題】 車両用ブレーキ液圧制御装置において、ブレーキ鳴きを効果的に抑制する。

【解決手段】 車輪のブレーキの鳴きを検出するブレーキ鳴き検出手段を備え、ブレーキ鳴きを検出したら、前後輪のブレーキ液圧の配分を変更することによりブレーキ鳴きを抑制する。



## 【特許請求の範囲】

【請求項 1】車輪のブレーキの液圧を制御する手段を備えた車両用ブレーキ液圧制御装置において、前記ブレーキの鳴きを検出するブレーキ鳴き検出手段と、前記ブレーキ鳴き検出手段の鳴き検出信号に基づいて、前後輪のブレーキ液圧の配分を変更する制御手段と、を備えたことを特徴とする車両用ブレーキ液圧制御装置。

【請求項 2】請求項 1 において、更に、ブレーキ液圧検出手段を備え、該ブレーキ液圧検出手段の検出信号と前記ブレーキ鳴き検出手段の鳴き検出信号とに基づいて、前後輪のトータルな制動力を変えないことなく、前輪ブレーキの液圧を減圧し、後輪ブレーキの液圧を増圧するように前後輪のブレーキ液圧の配分を変更することを特徴とする車両用ブレーキ液圧制御装置。

## 【発明の詳細な説明】

## 【0001】

【発明の属する技術分野】本発明は、車輪のブレーキ液圧を制御する手段を備えた車両用ブレーキ液圧制御装置に関する。

## 【0002】

【従来の技術】従来、車輪のブレーキ液圧を制御する手段を備えた車両用ブレーキ液圧制御装置において、ブレーキの鳴きを防止するためにディスクブレーキのシムとしてゴム材をプレートに張り付けるようにしたものがあ

る。例えば、実開平 2 - 4 3 5 3 3 号公報には、ブレーキパッドとピストンの間に、金属製プレートの一面側に弾性材料を、且つ他面側に潤滑剤を各々コーティングしたシムを配設し、シムの潤滑剤をコーティングした側の面にピストンが当接するようにして弾性材料の損傷を防止すると共に、ブレーキを掛けたときの、いわゆる「鳴き」を防止するようにしたものが開示されている。

## 【0003】

【発明が解決しようとする課題】しかしながら、前記従来のものではシム自体の疲労等により長期間の鳴き防止効果に乏しいという問題がある。

【0004】本発明は、前記従来の問題に鑑みてなされたもので、ブレーキ鳴きを効果的に抑制することができる、車両用ブレーキ液圧制御装置を提供することを課題とする。

## 【0005】

【課題を解決するための手段】本発明は、その要旨を図 1 に示すように、車輪のブレーキの液圧を制御する手段を備えた車両用ブレーキ液圧制御装置において、前記ブレーキの鳴きを検出するブレーキ鳴き検出手段と、前記ブレーキ鳴き検出手段の鳴き検出信号に基づいて、前後輪のブレーキ液圧の配分を変更する制御手段とを備えたことにより、前記課題を達成したものである。

【0006】即ち、本発明によれば、ブレーキ鳴き検出手段によりブレーキ鳴きが発生したら、制御手段により前後輪のブレーキ液圧の配分を変更することで制動力を抑制し、ブレーキ鳴きを抑制することができる。

## 【0007】

【発明の実施の形態】好ましい実施の形態は、ブレーキ液圧検出手段を備え、該ブレーキ液圧検出手段の検出信号と前記ブレーキ鳴き検出手段の鳴き検出信号とに基づいて、前後輪のトータルな制動力を変えないことなく、前輪ブレーキの液圧を減圧し、後輪ブレーキの液圧を増圧するように前後輪のブレーキ液圧の配分を変更することである。

【0008】この構成により、ブレーキ鳴きが発生したときは、前輪ブレーキの液圧を減圧し、代わりに後輪ブレーキの液圧を増圧し、トータルな制動力は変わらないようにして、減速度を保持しつつブレーキ鳴きを抑制することができる。

【0009】即ち、図 2 は、前後輪のブレーキ液圧  $P_f$ 、 $P_r$  及び制動力  $F_f$ 、 $F_r$  の関係を表わしたものである。図 2 において、A は前輪のブレーキ液圧  $P_f$  と制動力  $F_f$  との関係を表わすグラフであり、B は後輪のブレーキ液圧  $P_r$  と制動力  $F_r$  との関係を表わすグラフである。又、C は前輪の制動力  $F_f$  と後輪の制動力  $F_r$  の理想的な配分を表わすグラフであり、これに対し D は実際の配分を表わすグラフである。

【0010】今、グラフ D 上の点 Q が示す前後輪の制動力配分において、ブレーキ鳴きが発生したとする。点 Q に対応するグラフ A 及び B 上の点はそれぞれ  $Q_1$ 、 $R_1$  であり、これから前輪及び後輪のブレーキ液圧はそれぞれ  $P_{f1}$ 、 $P_{r1}$  であることが分かる。図が示すように、前輪のブレーキ液圧  $P_{f1}$  はブレーキ鳴き発生液圧域 d に入っている。

【0011】通常、ブレーキ鳴きは比較的低い液圧で発生し、前後輪の制動力の合計  $F_f + F_r$  もそれほど大きくない。従って、前輪のブレーキ液圧  $P_f$  を下げ、その下げた分を後輪のブレーキ液圧  $P_r$  を上げることで補い、トータルな制動力を変えないようにすることができる。これによって、減速度を保持しつつ、ブレーキ鳴きを抑制することができる。

【0012】具体的には、前輪のブレーキ液圧  $P_f$  を現在の液圧  $P_{f1}$  から、鳴き発生液圧域 d を外れる液圧  $P_{f2}$  まで低減する。グラフ A 上で液圧  $P_{f2}$  に対応する点を  $Q_2$  とする。又、点 Q を通り、前後輪の制動力の和が一定となる直線（即ち、点 Q を通り  $F_f$  軸と  $-45^\circ$  の傾きをなす直線）を E とし、直線 E 上で点  $Q_2$  に対応する点を  $Q'$  とする。このとき、グラフ B 上で点  $Q'$  に対応する点  $R_2$  の示す液圧  $P_{r2}$  まで後輪のブレーキ液圧を増圧すればよい。

【0013】以下、図面を参照して本発明のより具体的な実施の形態を詳細に説明する。

【 0 0 1 4 】 図 3 は、本発明が適用される車両用ブレーキ液圧制御装置の全体構成を示す回路図である。

【 0 0 1 5 】 図 3 において、ポンプ 1 0 はリザーバ 1 2 からブレーキ液を汲み上げ、高液圧をアクムレータ 1 4 に供給する。アクムレータ 1 4 は、ポンプ 1 0 で発生された液圧を蓄圧し、パワーサプライ系を構成する。

【 0 0 1 6 】 マスタシリンダ 1 6 は、ブレーキペダル 1 8 の踏み込みに応じて、通常ブレーキ時にホイールシリンダ 2 0 ( 2 0 F L、2 0 F R、2 0 R L、2 0 R R ) に伝える液圧を発生させる。ブレーキブースタ 2 2 は、  
10 アクムレータ 1 4 の高液圧をブレーキペダル 1 8 の踏力に応じた液圧に調圧・導入し、ブレーキの助勢力を発生させる。P & B バルブ 2 4 は、適正な前後配分の制動力となるようにリヤ系統のブレーキ液圧を（フロント系統より低めに）調圧する。リリーフバルブ 2 6 は、パワーサプライ系の異常高圧時にブレーキ液をリザーバ 1 2  
20 へリリーフする。リザーバ 1 2 はマスタシリンダ系及びパワーサプライ系のブレーキ液を蓄える。増圧装置 3 4 はパワーサプライ系の液圧が低下した場合にフロントホイールシリンダ液圧を増圧し、必要な制動力を確保す  
る。

【 0 0 1 7 】 この液圧ブレーキ装置は、公知の A B S 制御（アンチブレーキ制御）及び T R C 制御（トラクションコントロール制御）を実行するために、いくつかの切  
30 換ソレノイドバルブ 3 0 ( 3 0 F、3 0 R、3 0 S ) 及び制御ソレノイドバルブ 3 2 ( 3 2 F、3 2 R ) を備える。切換ソレノイドバルブ 3 0 は通常ブレーキ時、A B S 制御時、T R C 制御時に応じてブレーキ液圧の経路を切換える。制御ソレノイドバルブ 3 2 は、A B S 制御  
時、T R C 制御時にホイールシリンダ 2 0 の液圧を増減  
制御する。

【 0 0 1 8 】 なお、圧力センサ 4 0 はアクムレータ 1 4 の液圧を監視し、ポンプ 1 0 の制御信号を出力する。圧力スイッチ 4 2 はアクムレータ液圧が低下したとき  
40 にポンプ 1 0 の制御信号を出力すると共に、A B S 制御、T R C 制御の禁止信号を出力する。圧カリミッタ 4 4 はシステムが正常のときにブレーキブースタ 2 2 の助勢力限界以上の入力負荷に対し、増圧装置 3 4 及び差圧  
スイッチ 4 6 を作動させないようにブレーキブースタ 2 2 との経路を閉じる。差圧スイッチ 4 6 はマスタシリンダ液圧とブレーキブースタ液圧との液圧差を検出して差  
圧が生じた場合に A B S 制御を停止させるための信号を出力する。

【 0 0 1 9 】 又、マスタシリンダ液圧センサ 4 8 は、マスタシリンダ 1 6 で発生される液圧信号を出力し、前輪のホイールシリンダ 2 0 F L、2 0 F R、に設けられた  
50 鳴きセンサ（マイク）4 9 は、ブレーキの鳴きを検出し、検出信号を出力する。

【 0 0 2 0 】 更に、車輪速センサ 5 2 ( 5 2 F L、5 2 F R、5 2 R L、5 2 R R ) は各車輪の車輪速信号を出  
50

力し、ブレーキスイッチ 5 3 はブレーキペダル 1 8 が踏込まれたことを検出し、出力する。

【 0 0 2 1 】 電子制御装置（E C U）5 0 は、各車輪速センサ 5 2 の出力やブレーキスイッチ 5 3 の出力を受けると共に、鳴きセンサ 4 9 の出力を受け、ブレーキ鳴きが発生したと判断された場合には、前記切換ソレノイド  
バルブ 3 0 や制御ソレノイドバルブ 3 2 を適正に駆動し、マスタシリンダ液圧センサ 4 8 の液圧信号に応じ  
て、前輪のホイールシリンダ 2 0 F L、2 0 F R を減圧し、後輪のホイールシリンダ 2 0 R L、2 0 R R を増圧し、トータルの制動力は変わらないようにしつつ、ブレーキ鳴きを制御する。

【 0 0 2 2 】 以下、本実施形態の作用を図 4 及び図 5 のフローチャートに沿って説明する。

【 0 0 2 3 】 図 4 のステップ 1 0 0 において、システム正常か否かを判断する。これは A B S 制御が可能な状態か否かを公知の方法で判定するものである。システム正常でない場合は直ちにリターンする。

【 0 0 2 4 】 システム正常の場合は、次のステップ 1 0 2 でブレーキスイッチ 5 3 がオンか否かを判断する。ブレーキスイッチ 5 3 がオンの場合は、次のステップ 1 0 4  
20 で A B S 制御実行中か否かを判定する。ここで A B S 制御中あるいはブレーキスイッチ 5 3 がオフの場合は、ステップ 1 0 6 で鳴き低減制御の出力を中止しリターンする。これは A B S 制御を優先し、走行安定性を確保するためである。

【 0 0 2 5 】 又、ステップ 1 0 4 で A B S 制御中でないと判断されたときは、ステップ 1 0 8 へ進み、鳴きセンサ 4 9 の信号によりブレーキ鳴き発生中か否かを判断する。ブレーキ鳴きが発生していないときは図 5 のステップ 1 3 0 へ進む。ブレーキ鳴きが発生している場合は、  
30 次のステップ 1 1 0 で、鳴き低減制御が初回であるか否かを判断する。その結果初回でなければステップ 1 1 4 へ進み、初回のときは次のステップ 1 1 2 でマスタシリンダ液圧センサ 4 8 により検出されたマスタシリンダ液圧 P M 及び、各車輪速センサ 5 2 により検出された車輪速に基づいて演算された減速度 G M を記憶する。

【 0 0 2 6 】 次にステップ 1 1 4 において、検出されたマスタシリンダ液圧 P M により図 6 のブレーキ低減制御マップに基づいて、前輪のブレーキ液圧を減圧する。

【 0 0 2 7 】 この減圧は、デューティ制御において 1 サイクル当り（マスタシリンダ液圧 P M に応じた）減圧時間  $R_1 \sim R_2$ 、だけ切換ソレノイドバルブ 3 0 F を閉じ、  
40 制御ソレノイドバルブ 3 2 F を開くことにより、前輪のホイールシリンダ 2 0 F L、2 0 F R のブレーキ液を液路 5 5 を介してリザーバ 1 2 へ戻すことによって行われる。なお、同図の  $H_1 \sim H_2$  は前記前輪用デューティ制御における 1 サイクル当りの減圧保持時間である。ここで、 $R_1 > R_2 > R_3$ 、 $A_1 > A_2 > A_3$  である。このようにマップ化したのはマスタシリンダ液圧 P M が小さ

くなる程ブレーキ鳴き防止のための配分変更を大きくしないと、該ブレーキ鳴きを効果的に制御することができないためである。

【0028】次に、図5のステップ116において同じく、検出されたマスタシリンダ液圧PMにより図6のブレーキ鳴き低減制御マップに基づいて、後輪のブレーキ液圧を増圧する。

【0029】この増圧は、デューティ制御において1サイクル当り（マスタシリンダ液圧PMに応じた）増圧時間 $A_1 \sim A_3$ 、だけ切換ソレノイドバルブ30Rを閉じ、  
10 切換ソレノイドバルブ30Sを開くことにより、液路54を介して、アキュムレータ14の高圧をダイレクトに後輪のホイールシリンダ20RL、20RRに掛けることによって行われる。なお、同図 $H_1' \sim H_3'$ は該後輪用デューティ制御における1サイクル当りの減圧保持時間である。

【0030】次にステップ118において、マスタシリンダ液圧現在値Pが所定範囲にあるかどうか、即ち、マスタシリンダ液圧の記憶値PM及び所定値 $\alpha$ に対し不等式 $PM - \alpha < P < PM + \alpha$ を満たすか否かを判定する。  
20

【0031】この不等式が成立しないときはステップ124へ進み、成立するときは次のステップ120で減速度の現在値Gが所定範囲にあるかどうか、即ち、減速度の記憶値GM及び所定値 $\beta$ に対し不等式 $GM - \beta < G < GM + \beta$ を満たすか否かを判定する。

【0032】この不等式が成立する場合は次のステップ122で車速が0か否かを判定する。車速が0でなければリターンし、車速が0になったら次のステップ124で終了特定制御を行う。

【0033】終了特定制御は、図7に示すマップに基づいて制動液圧のデューティ制御がパルス数 $N_1$ 又は $N_2$ だけ実行され、前輪は増圧、後輪は減圧される。その結果、ブレーキ鳴き低減制御によって制御されていた前後輪のブレーキ液圧の配分が図8のグラフに示すように、共にマスタシリンダ液圧に戻される。

【0034】又、ステップ120の判定において、減速度Gが所定範囲にないときは、ステップ126へ進み、減速度Gが前記所定範囲を上回っていないか否か、即ち、不等式 $G > GM + \beta$ が成立するか否かを判定する。この不等式が成立しない場合は、減速度Gが前記所定値を下回っていることとなり、このときはステップ116へ戻る。

【0035】又、前記不等式が成立する場合、即ち、減速度Gが前記所定範囲を上回っているときは、次のステップ128で停止直前制御を行い、前輪のブレーキ液圧を減圧する。これは、マスタシリンダ液圧Pが所定の範囲に入っているにもかかわらず減速度が大きく増大しているということから、制動中にブレーキパッドの効きが変化し、その結果前輪に過剰な制動力が掛かっているためこのままでは（同じブレーキ踏力でも）車両が急減速

して停止すると推察されるためである。

【0036】この減圧は、図9に示すマップに基づいて、マスタシリンダ液圧PMに応じて行われる。又、図4のステップ108でブレーキ鳴きが発生していないと判定された場合は、図5のステップ130へ進み、前回ブレーキ鳴き低減制御が行われたか否かを判断する。前回該制御が実行されていない時は直ちにリターンし、実行されていれば、次のステップ132で各ホイールシリンダ20のブレーキ液圧を保持してステップ118へ進み、上述した処理を行う。

【0037】このように本実施形態によれば、ブレーキ鳴きを検出したら前後輪のブレーキ液圧の配分を変更することにより、ブレーキ鳴きを効果的に抑制することができる。

【0038】なお、本実施形態ではマイクによりブレーキ鳴きを検出していたが、ブレーキ鳴きの検出は、振動センサによりブレーキパッド（摩擦材）の振動を検出することによって検出するようにしてもよい。

【0039】

【発明の効果】以上説明したとおり、本発明によれば、ブレーキ鳴きを検出後、前後輪のブレーキ液圧を変更するようにしたため、ブレーキ鳴きを効果的に抑制することが可能となった。

【0040】又、前後輪のトータルな制動力を変えることなく前輪ブレーキの液圧を減圧し、後輪ブレーキの液圧を増圧するように配分を変更した場合には、適正な減速度を確保しつつ、ブレーキ鳴きを効果的に抑制することができる。

【図面の簡単な説明】

【図1】本発明の要旨を示すブロック図

【図2】本発明のブレーキ液圧配分変更の原理を示す線図

【図3】本発明の適用される車両用ブレーキ液圧制御装置の全体構成を示す回路図

【図4】本実施形態の作用を示すフローチャート

【図5】同じく本実施形態の作用を示すフローチャート

【図6】本実施形態におけるブレーキ鳴き低減制御に用いるマップ

【図7】本実施形態における終了特定制御に用いるマップ

【図8】本実施形態における終了特定制御によるブレーキ液圧の変化を示す線図

【図9】本実施形態における停止直前制御に用いるマップ

【符号の説明】

10…ポンプ

12…リザーバ

14…アキュムレータ

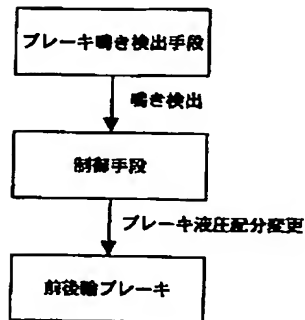
16…マスタシリンダ

18…ブレーキペダル

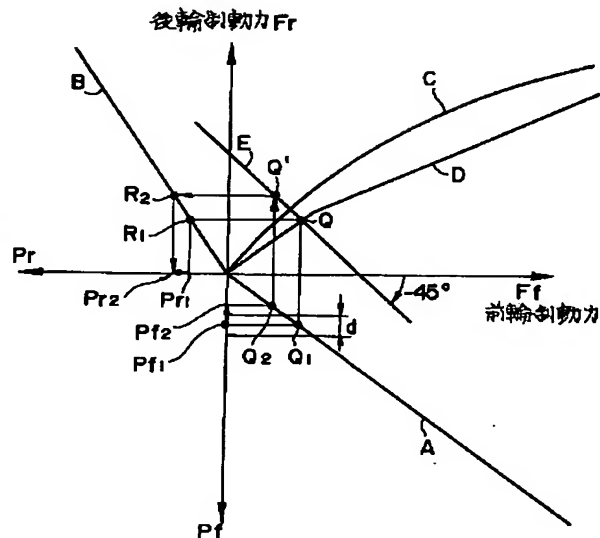
20 (20FL、20FR、20RL、20RR) …ホイールシリンダ  
 22 …ブレーキブースタ  
 24 …P&Bバルブ (プロポーショナルアンドバイパスバルブ)  
 26 …リリーフバルブ  
 30 (30F、30R、30S) …切換ソレノイドバルブ

32 (32F、32R) …制御ソレノイドバルブ  
 48 …マスタシリンダ液圧センサ  
 49 …鳴きセンサ  
 50 …電子制御装置 (ECU)  
 52 (52FL、52FR、52RL、52RR) …車輪速センサ  
 53 …ブレーキスイッチ  
 54、55 …液路

【図1】



【図2】



【図7】

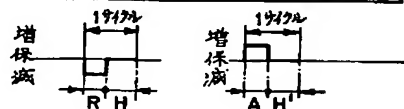
前 輪	後 輪
増圧時間 A21	減圧時間 R22
保持時間 H21	保持時間 H22
パルス数 N1	パルス数 N2

【図9】

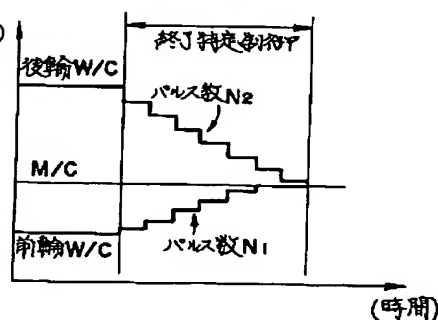
前輪出力	
減圧	保持
Pm 10 kgf/cm <sup>2</sup>	R11 H11
20	R12 H12
	R13 H13

【図6】

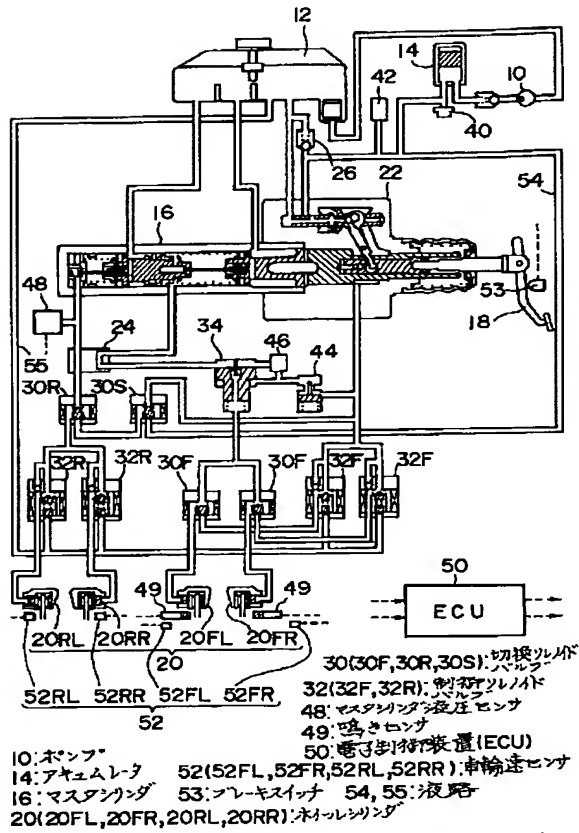
	前輪出力		後輪出力	
	減圧	保持	増圧	保持
Pm 10 kgf/cm <sup>2</sup>	R1	H1	A1	H1'
20	R2	H2	A2	H2'
	R3	H3	A3	H3'



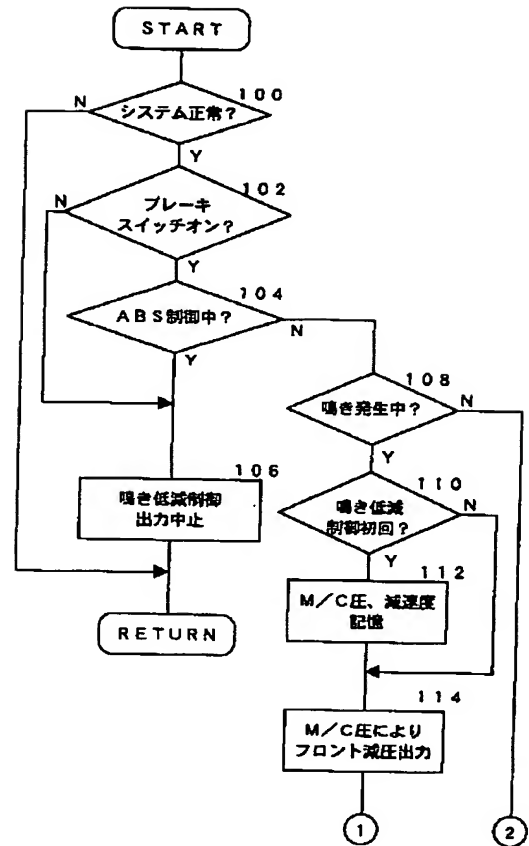
【図8】



【図3】



【図4】



【図 5】

